

## **Erläuternde Bemerkungen**

**zum Entwurf einer Verordnung, mit der auf bestimmten Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h festgesetzt werden soll (IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung)**

### **Übersicht:**

#### **1. Allgemeiner Teil:**

##### **1.1. Ausgangslage**

##### **1.2. Fachliche Grundlagen**

###### **1.2.1. Grenzwertüberschreitungen und Stuserhebungen**

###### **1.2.2. Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen**

###### **1.2.3. Sanierungsgebiete**

###### **1.2.4. Lufthygienische Wirksamkeit der permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung**

##### **1.3. Rechtliche Begründung**

###### **1.3.1. Unionsrecht**

###### **1.3.2. Völkerrecht**

###### **1.3.3. Innerstaatliches Recht**

#### **2. Besonderer Teil:**

##### **Zu den einzelnen Bestimmungen**

### **1. Allgemeiner Teil:**

#### **1.1. Ausgangslage:**

**1.1.1.** An den Luftgüte-Messstellen Vomp–Raststätte A12, Kundl A12, Imst A12 und Mutters-Gärberbach A13 wurden seit Beginn der Luftgütemessungen regelmäßig Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwert und/oder Halbstundenmittelwert) für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) festgestellt. Die Untersuchungen (Stuserhebungen) haben ergeben, dass Hauptverursacher der Überschreitungen die Emissionen des Straßenverkehrs sind.

Im Hinblick auf diese Grenzwertüberschreitungen wurden auf Grundlage des IG-L und gestützt auf entsprechende Fachstudien vom Landeshauptmann seit 2002 mehrfach Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung angeordnet. Im Jahr 2007 wurde außerdem ein Programm nach § 9a IG-L (Luftqualitätsplan) für das Bundesland Tirol beschlossen und kundgemacht, welches ein Bündel von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation beinhaltet und seither die Grundlage für die Erlassung von Luftreinhalteverordnungen bildet. Im Wesentlichen wurden folgende Verkehrsmaßnahmen ergriffen:

- Einführung einer immissionsgesteuerten Geschwindigkeitsbeschränkung:

Als Ersatz für die zunächst für das Winterhalbjahr 2006/07 verordneten permanenten Geschwindigkeitsbeschränkungen hat der Landeshauptmann nach Schaffung der notwendigen technischen und rechtlichen Voraussetzungen (insbesondere Errichtung zusätzlicher Luftmessstationen und Datenübertragungseinrichtungen, infrastrukturelle Ergänzungen an den VBA-Querschnitten auf Grund spezifischer Anforderungen für die IG-L-Geschwindigkeitsschaltungen, Entwicklung eines Steuerungsalgorithmus, Novellierung IG-L und Erlassung VBA-Verordnung – IG-L) im Herbst 2007 ein flexibles intelligentes Geschwindigkeitssteuerungssystem verordnet. Derzeit steht die Verordnung des Landeshauptmannes vom 5. April 2011, LGBl. Nr. 36/2011, in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 113/2013, in Geltung. Die Funktionsweise dieser Maßnahme besteht darin, dass bei Vorliegen konkret definierter, ungünstiger lufthygienischer Verhältnissen und wenn der von der Maßnahme betroffene PKW-Verkehr einen festgelegten Immissionsbeitrag zur Schadstoffbelastung leistet, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf zwei Abschnitten der A 12 Inntalautobahn mit 100 km/h begrenzt wird.

- Anordnung eines Nachtfahrverbotes für Schwerfahrzeuge:

Bereits im Jahr 2002 wurde das erste Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen verordnet. Der lufthygienische Effekt des Nachtfahrverbotes basiert auf den unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen während der Tages- und Nachtstunden. Die meteorologischen und topographischen Verhältnisse spielen dabei eine entscheidende Rolle. Emissionen während der Nacht bewirken deutlich höhere Immissionsbelastungen als Emissionen während der Tagesstunden. Die Verordnung wurde in der Folge mehrfach angepasst. Zunächst deshalb, um aufgrund der nach wie vor hohen Schadstoffwerte die Wirksamkeit weiter zu erhöhen (Ausdehnung auf das ganze Kalenderjahr, tageszeitliche Ausdehnung für das immissionstechnisch ungünstige Winterhalbjahr), zuletzt aus dem Grund, weil die von der Europäischen Kommission befürwortete und deshalb in die Verordnung aufgenommene Ausnahme für Fahrzeuge des besten Emissionsstandards wegen verzögerter Einführung der Euro 6-Technologie auf Unionsebene mehrmals angepasst werden musste. Nachdem nunmehr Euro 6-Fahrzeuge am Markt in ausreichendem Maße verfügbar sind, ist ab 1. November 2013 – neben bestimmten Fahrten im definierten oder im Einzelfall zu prüfenden öffentlichen Interesse bzw. Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zu bestimmten Verladestellen - nur mehr diese Euroklasse vom Nachtfahrverbot ausgenommen. Derzeit steht die Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 119/2012, in Geltung.

- Anordnung eines Fahrverbotes für schadstofffreie Schwerfahrzeuge:

Um die Verwendung von Schwerfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen mit besonders hohen Schadstoffemissionen im luftbelasteten Gebiet auszuschließen, wurde mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 24. November 2006, LGBl. Nr. 90/2006, ein Fahrverbot für Solo-LKW und Sattelzugfahrzeuge der Euroklassen 0 und 1 und für Sattelkraftfahrzeuge und LKW-Züge der Euroklassen 0, 1 und 2 festgelegt.

- Anordnung eines sektoralen Fahrverbotes:

Mit dieser Verordnung wurde auf einem Abschnitt der A 12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter verboten, mit dem Ziel, eine Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene zu erreichen, um so die Luftschadstoffemissionen und damit auch den Immissionsbeitrag des Straßengüterverkehrs zu reduzieren. Bei der Auswahl der Gütergruppen wurde darauf abgestellt, ob sich diese in besondere Weise für den Transport auf der Schiene eignen (Bahnaffinität). Ebenfalls wurden bei der konkreten Ausgestaltung der Maßnahme die vorhandenen Schienenkapazitäten, also die Möglichkeit zur Bereitstellung einer Transportalternative, berücksichtigt. Das Fahrverbot ist mit entsprechender Vorlaufzeit für die einzelnen Gütergruppen stufenweise in Kraft getreten. Zuletzt hat die Verordnung LGBl. Nr. 49/2009, in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 93/2010, in Geltung gestanden.

Das sektorale Fahrverbot musste allerdings, nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rechtssache C-28/09 diese Maßnahme als Verstoß gegen die Art. 28 und 29 EG (nunmehr Art. 34 und 35 AEUV) gewertet hat, mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 12. Jänner 2012, LGBl. Nr. 4/2012, aufgehoben werden.

Darüber hinaus wurden auf Bundesebene verschiedene Fiskalmaßnahmen zur Ökologisierung des Straßenverkehrs ergriffen, die sich indirekt auch auf die Schadstoffbelastung im Bereich der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn auswirken. Insbesondere sind dabei die seit 1. Jänner 2010 wirksame Differenzierung der Mauttarife nach Euro-Emissionsklassen, die Bevorzugung von Benzinfahrzeugen bei den zuletzt erfolgten Anhebungen der Mineralölsteuer, die ebenfalls zu einer Begünstigung von Benzinfahrzeugen führende Einführung eines Bonus-Malus-Systems bei der Normverbrauchsabgabe und die Bevorzugung des kombinierten Verkehrs durch Ausnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zu erwähnen.

Im privatwirtschaftlichen Bereich wurden ebenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation ergriffen. So wurde durch ein Wirtschaftsförderungsprogramm des Landes Tirol der Ankauf und das Leasen neuer emissionsarmer schwerer LKW und Sattelzugfahrzeugen (jeweils höchste zulässige Gesamtmasse von mehr 7,5 Tonnen) sowie neuer Auto-/Omnibusse gefördert, sofern diese der Euroklasse 6 entsprechen. Förderungsvoraussetzung war dabei, dass gleichzeitig mit der Anschaffung eines neuen emissionsarmen schweren LKWs, eines Sattelzugfahrzeuges oder eines Auto-/Omnibusses ein bereits vor dem 1. Jänner 2011 im Betrieb verwendeter LKW etc. der Euroklasse 4 oder niedriger stillgelegt wird.

**1.1.2.** Obwohl sohin umfangreiche Maßnahmen gesetzt wurden, um die Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub> in den durch die genannten Messstellen repräsentierten Gebieten sicherzustellen, kommt es nach wie vor zu Überschreitungen der nationalen Grenzwerte und größtenteils auch der EU-Grenzwerte. So hat der Jahresmittelwert an der Messstelle Vomp/Raststätte im Jahr 2013 wiederum 60 µg/m<sup>3</sup> betragen und damit

deutlich über dem EU-Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> und dem nationalen Grenzwert von derzeit 35 µg/m<sup>3</sup> gelegen. Der zulässige Halbstundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> wurde ebenfalls überschritten. An der Messstelle Kundl wurde 2013 ein Jahresmittelwert von 51 µg/m<sup>3</sup> gemessen, an der Messstelle Mutters-Gärberbach ein Jahresmittelwert von 48 µg/m<sup>3</sup> und an der Messstelle Imst ein Jahresmittelwert von 39 µg/m<sup>3</sup>. In Imst wurde der Halbstundenmittelwert 16-mal überschritten.

**1.1.3.** Aufgrund der nach wie vor gegebenen Grenzwertüberschreitungen hat der Landeshauptmann eine Evaluierung des geltenden Luftreinhalteprogramms durchgeführt und befindet sich ein neues Maßnahmenprogramm in Ausarbeitung. Insbesondere im Hinblick auf die unionsrechtliche Verpflichtung, bei Nichteinhaltung der Grenzwerte nach Ablauf der durch die Richtlinie 2008/50/EG vorgegebenen Fristen durch geeignete Maßnahmen für eine möglichst rasche Einhaltung der vorgegebenen Luftqualitätsziele zu sorgen, soll mit der vorliegenden Verordnung im Vorgriff auf das neue Maßnahmenprogramm durch Festlegung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung anstelle der derzeit gültigen immissionsabhängigen Begrenzung das darin gelegene zusätzliche Reduktionspotential bereits jetzt ausgeschöpft werden.

## **1.2. Fachliche Grundlagen:**

### **1.2.1 Grenzwertüberschreitungen und Staturerhebungen:**

**1.2.1.1.** Zur Feststellung der Luftgüte betreibt der Landeshauptmann ein Messnetz, welches entsprechend den unionsrechtlichen Bestimmungen und entsprechend den Vorgaben der Messkonzeptverordnung, BGBl. II Nr. 127/2012, eingerichtet ist. Dies gilt insbesondere auch für die Situierung der Messstationen, die den in Anlage 2 der Messkonzeptverordnung (Teil III „Lokale Standortkriterien“) festgelegten Kriterien entspricht, wonach verkehrsnahen Messstellen einen Abstand von höchstens 10 Meter (bei Einrichtung des Messnetzes noch 5 m) vom Fahrbahnrand aufweisen dürfen.

An den Messstellen Vomp/Raststätte A12, Kundl A12, Mutters-Gärberbach A13 und Imst A12 werden seit Jahren Messungen für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> durchgeführt, wobei - wie bereits erwähnt - regelmäßig Überschreitungen des Jahresmittelwertes und teilweise auch Halbstundenmittelwertes festgestellt wurden. Die Messwerte können den nachstehenden Tabellen entnommen werden:

NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2005 bis 2013 (in µg/m<sup>3</sup>; Fett: über 40 µg/m<sup>3</sup>):

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gärberbach A 13	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>51</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>48</b>
Imst A 12				<b>45</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>41</b>	39
Kundl A 12			<b>59</b>	<b>57</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>51</b>
Vomp A 12	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>64</b>	<b>60</b>

Anzahl der NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwerte über 200 µg/m<sup>3</sup> 2005 bis 2013:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Imst A 12				2	24	2	4	0	16
Vomp A 12	33	167	1	2	10	16	5	8	2

Detaillierte Angaben zur Schadstoffbelastung an den betreffenden Messstellen im Jahresverlauf können den auf der Internetseite <http://www.tirol.gv.at/umwelt/luft/luft-jahresberichte/> veröffentlichten Jahresberichten über die Luftgüte in Tirol entnommen werden.

**1.2.1.2.** Aufgrund der Überschreitungen wurden für Vomp bereits im Jahr 1999 und 2002, für Imst im Jahr 2004 und für Mutters/Gärberbach im Jahr 2004/2005 Staturerhebungen verfasst. Als Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Emissionen und damit der NO<sub>2</sub>-Belastung in den durch diese Messstellen repräsentierten Gebieten wurde dabei jeweils der Straßenverkehr identifiziert. Weitere Quellen – wenn auch mit deutlich geringerer Relevanz – sind Hausbrand und Industrie.

Diese Staturerhebungen haben, wie von der zuständigen Fachabteilung Waldschutz in den einzelnen Jahresberichten jeweils festgestellt, nach wie vor Geltung. Die Richtigkeit dieser Annahme bestätigt auch eine im Jahr 2013 erfolgte Evaluierung. Demnach beträgt der Emissionsanteil des Straßenverkehrs an den davon dominierten Standorten bis über 95 %. In den belasteten Gebieten entlang der A 12 Inntal Autobahn und A 13 Brennerautobahn stammen die NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs zu etwa 40 % aus dem LKW-Verkehr. Dieser Anteil hat sich gemäß HBEFA3.2 in den letzten Jahren deutlich verringert, weil die NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren der Euro V-Lkw markant niedriger sind als bei älteren SNF, wohingegen sich die NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren der modernsten Diesel-PKW, insbesondere für Fahrzeuge der Euroklasse Euro 5, nur relativ wenig verbessert haben. In der Gesamtbetrachtung trugen gemäß

aktualisierten Emissionsfaktoren des HBEFA3.2 im Jahr 2012 auf der A 12 die Pkw und die schweren Nutzfahrzeuge (SNF) je knapp 40 % zu den NO<sub>x</sub>-Emissionen bei, die als Lieferwagen gezählten Fahrzeuge knapp 20 %, die Busse 3 % und die Motorräder weniger als 1 % (Oekoscience 2013).

### 1.2.2. Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen:

(vgl. Immissionstechnische Stellungnahme der Abteilung Waldschutz des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 24.02.2014, Zl. Forst-F39/27-2014)

Aufgrund der durchgeführten Stuserhebungen und der zwischenzeitlich gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse (insbesondere laufende Messergebnisse der einzelnen Messstellen, Messungen mittels Passivsammlern, Messergebnisse aus UVP-Verfahren, zusätzliche Daten zum Verkehrsaufkommen) können für folgende Gebiete Überschreitungen des IG-L-Grenzwertes angenommen werden:

#### 1.2.2.1. A 12 Inntal Autobahn von Kufstein bis Zirl (Unterinntal)

Von Grenzwertüberschreitungen betroffenes Gebiet:

Gebietsstreifen von 100 m beiderseits der Straßenachse der A 12 Inntal Autobahn von der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur westlichen Gemeindegrenze von Zirl.

Fachliche Begründung:

Die Messergebnisse der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte der letzten Jahre zeigen zwar grundsätzlich eine sinkende Tendenz, Trotzdem liegen die Jahreskonzentrationen noch immer deutlich über dem zulässigen Jahreswert gemäß IG-L und auch über dem zulässigen Jahresgrenzwert gemäß der EU-RL.

NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2011 bis 2013 von Vomp/Raststätte A12 und Kundl/A12 (Werte angegeben in µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>):

Jahr/Messstelle	Vomp-Raststätte/A12	Kundl/A12
2011	66	53
2012	64	55
2013	60	51

Aufgrund dieser nach wie vor bestehenden erheblichen Belastungssituation an den Messstellen Vomp-Raststätte A 12 und Kundl A 12 ist aus immissionsfachlicher Sicht kein Grund für eine Änderung (Verkleinerung) des den geltenden Maßnahmenverordnungen zugrunde liegenden Belastungsgebietes erkennbar.

Was speziell die Frage der horizontalen Breite des Sanierungsgebietes anlangt, kommen die Modellierung, welche im Zuge des UVP-Verfahrens „Ausbau ÖBB-Trasse Unterinntal“ (1996) vorgenommen wurde, die Modellierung der FVT Graz aus dem Jahr 2003 (Fvt 2003) und die Modellierung im Zuge des ALPNAP-Projektes (Alpnap 2007) zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen.

Während die Studie der FVT Graz für das Jahr 2015 von einem höchstens 80 m breiten Streifen neben der A 12 ausgeht, innerhalb dessen der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert mehr als 30 µg/m<sup>3</sup> beträgt, gibt die ALPNAP-Studie weiter reichende horizontale Abstände zur Autobahn an. Zur letzteren Untersuchung ist allerdings zu bemerken, dass diese Berechnungen mittels „MCCM“, einem mesoskaligen Ausbreitungsmodell mit Gitterbreiten > 1 km, durchgeführt wurde. Die Anwendung derartiger Ausbreitungsmodelle auf das topographisch stark modifizierte Gelände des Inntales lässt trotz der Einbeziehung der „Nesting-Methode“ prinzipiell keine ausreichend genaueren Ergebnisse hinsichtlich der horizontalen Ausdehnung erwarten als die seinerzeitigen Stuserhebungen.

#### 1.2.2.2. A 12 Inntal Autobahn von Roppener Tunnel bis Perjontunnel

Von Grenzwertüberschreitungen betroffenes Gebiet:

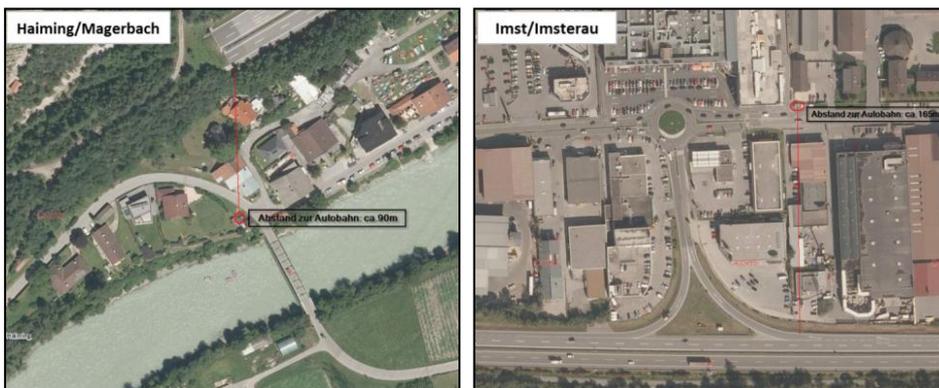
Gebietsstreifen von 30 m beiderseits der Straßenachse der A 12 Inntal Autobahn zwischen dem Westportal des Roppener Tunnels und dem Ostportal des Perjontunnels; im Bereich Imster Au vergrößert sich der nördliche Gebietsstreifen in jenem Abschnitt, in dem die A 12 Inntal Autobahn und die Imsterbergstraße parallel verlaufen, auf 100 m .

Fachliche Begründung:

Östliche Abgrenzung

Hier werden die Ergebnisse der NO<sub>2</sub>-Luftschadstoffmessungen der Messstelle Haiming-Magerbach, welche seitens der NUA im Zuge der Vorbelastungserhebung zum Tschirgant-Tunnelprojekt erhoben wurden, mit den Messergebnissen an der Luftgütemessstelle des Landes in Imst/Imsterau verglichen.

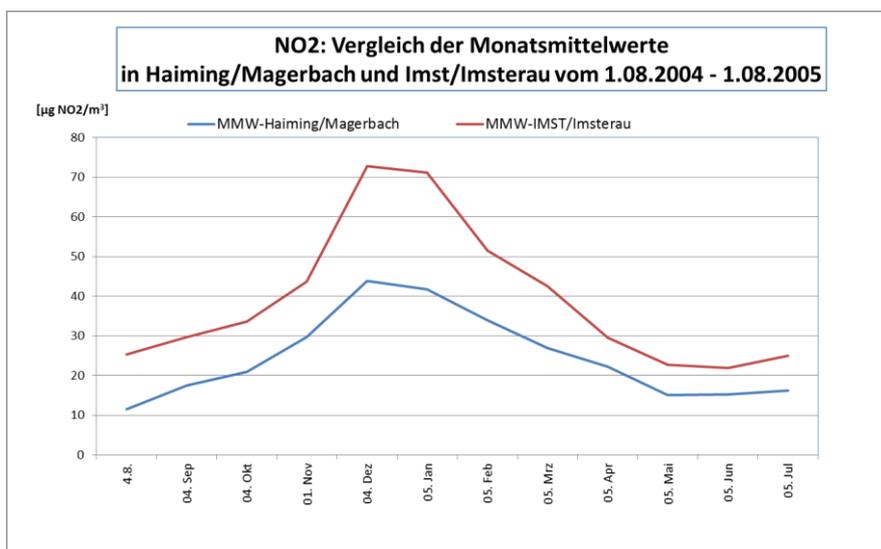
Die Lage beider Standorte mit horizontalem Abstand zur A 12 Inntalautobahn ist auf den folgenden Lichtbildern ersichtlich.



Luftbildaufnahmen der Messstellen Haiming-Magerbach und Imst/Imsterau

(Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung).

An den beiden Standorten wurden im gleichen einjährigen Messzeitraum Messungen durchgeführt, die nachstehende Ergebnisse (Monatsverläufe, Einzelauswertungen) gebracht haben:



NO<sub>2</sub>-Monatsmittelwerte an den Messstellen Haiming-Magerbach und Imst/Imsterau im Zeitraum 1.8.2004-1.8.2005 (in µg/m<sup>3</sup>; Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung).

Die NO<sub>2</sub>-Monatsmittelwerte in Haiming/Magerbach liegen demnach durchwegs unterhalb von jenen der Messstelle Imst/Imsterau, wobei die Unterschiede in den Wintermonaten mit ca. 30 µg/m<sup>3</sup> am deutlichsten sind. Dies, obwohl der Standort Haiming/Magerbach deutlich näher an der A 12 Inntalautobahn liegt als die Messstelle Imst/Imsterau.

Die nachstehende Auswertung zeigt weiters, dass der maximale Halbstundenmittelwert für NO<sub>2</sub> zwischen den beiden Standorten noch weiter auseinander liegt. Während in Imst/Imsterau im Vergleichszeitraum mit 286 µg/m<sup>3</sup> der gesetzliche Grenzwert gemäß IG-L von 200 µg/m<sup>3</sup> deutlich überschritten ist, wurde der Grenzwert in Haiming/Magerbach mit 106 µg/m<sup>3</sup> nur etwas über die Hälfte ausgeschöpft. Ähnliches gilt für die Auswertung des maximalen Tagesmittelwertes. Der Zielwert gemäß IG-L ist in Haiming/Magerbach an keinem Tag überschritten, in der Imsterau 25-mal.

Ergebnisse der NO<sub>2</sub>-Messungen an den Messstellen Haiming-Magerbach und Imst/Imsterau im Zeitraum 1.8.2004-1.8.2005. (HMW = Halbstundenmittelwert, GW = Grenzwert, ZW = Zielwert, Max. TMW = höchster Tagesmittelwert, GJMW = Gleitender Jahresmittelwert; Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung):

Parameter	Haiming/Magerbach	Imst/Imsterau
Max. HMW (µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	106	286
GW-Überschreitungen (HMW > 200 µg/m <sup>3</sup> )	0	80
Max.-TMW (µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	79	124
ZW-Überschreitungen (TMW > 80µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	0	25

Der Vergleich macht deutlich, dass der Imster Talboden (Imsterau) im Hinblick auf die Ausbreitungsverhältnisse für Luftschadstoffe gänzlich anders zu bewerten ist als der Raum östlich des Roppener Tunnelportals. Hier bleibt das Inntal zwar im Norden wie Süden weiterhin begrenzt, die horizontale Talausdehnung nach Osten ist jedoch ungehindert. Zudem bewirken diese besonderen räumlichen Verhältnisse des Talbodens der Imsterau eine starke Behinderung des Luftmassenaustausches in vertikaler Richtung. Diese topographisch-meteorologischen Verhältnisse des Imster Talkessels begründen somit die außerordentlich hohen und spontan auftretenden Kurzzeitspitzen, aber auch die vergleichsweise deutlich erhöhten Tagesmittelwerte (vgl. obige Auswertung: 25-malige Überschreitung des Zielwertes gemäß IG-L in Imst/Imsterau, in Haiming/Magerbach keine diesbezügliche Überschreitung).

Kommen zu diesen sehr ungünstigen Ausbreitungsverhältnissen des Imster Talbodens neben den Emissionen der A 12 Inntalautobahn noch Emissionen aus wirtschaftlichen Tätigkeiten (Handels- und Gewerbebetriebe) und lokalem Verkehr dazu, so ist es fachlich nachvollziehbar, dass am Imster Talboden entsprechend hohe NO<sub>2</sub>-Immissionen zu verzeichnen sind.

Es wird somit augenscheinlich, dass es in Tirol allgemein und hier im Imsterauer Talkessel im besonderen Maße die topographisch-meteorologischen Gegebenheiten sind, welche neben vorhandenen Emissionen in entscheidendem Maß die jeweilige Immissionsbelastung beeinflussen.

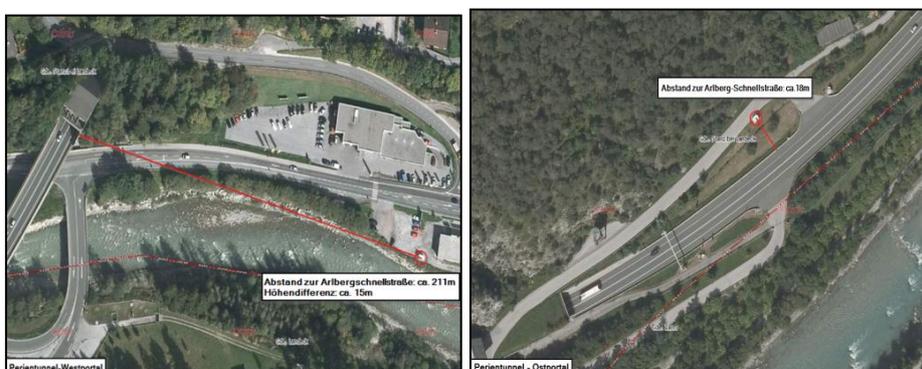
Im Gegensatz dazu zeigen die zusammengefassten Ergebnisse für Haiming/Magerbach die deutliche und durchgehende Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> gemäß IG-L, obwohl dieser Standort deutlich näher an der A 12 Inntalautobahn liegt.

Aus immissionsfachlicher Sicht wird daher vorgeschlagen, den belasteten NO<sub>2</sub>-Immissionsbereich an der A 12 Richtung Osten mit dem westlichen Portal des Roppener Tunnels festzulegen.

Westliche Abgrenzung:

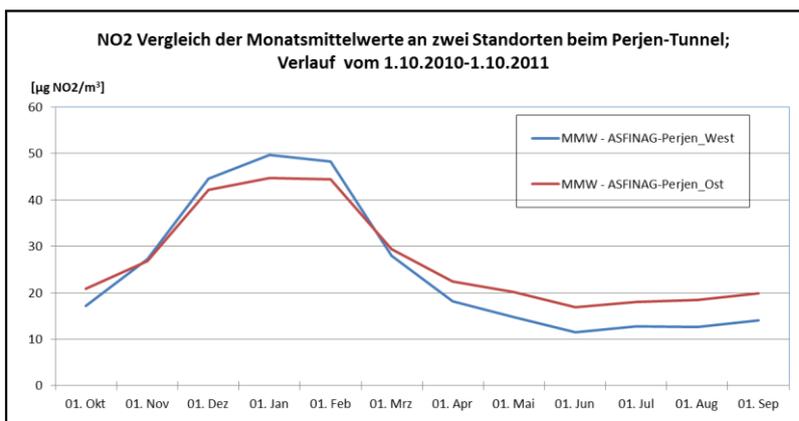
Hier werden die Ergebnisse von extern beauftragten Luftgütemessungen im Raum Zams/Landeck herangezogen, welche durch die ASFINAG erhoben und dem Land Tirol ebenso zur Verfügung gestellt wurden wie jene aus Haiming/Magerbach. Die beiden Standorte liegen in unterschiedlichem Abstand zur A 12 Inntalautobahn bzw. S 16 Arlberg Schnellstraße, wie aus den nachstehenden Lichtbildern ersichtlich ist.

Der Standort ASFINAG -Perjen\_West liegt ca. 15 m tiefer als die S 16 Arlberg Schnellstraße, zudem in über 200 m horizontaler Entfernung vom Westportal des Perjen-Tunnel, während die B 171 Tiroler Straße und die Abzweigung der Grinner Straße (L 252) deutlich näher liegen (Abstand ca. 20 – 25 m).



Luftbildaufnahmen Stationen Perjen\_West und Perjen\_Ost (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung).

Für den gleichen einjährigen Messzeitraum liegen hinsichtlich der beiden Messstellen folgende Ergebnisse vor:



*NO<sub>2</sub>-Monatsmittelwerte an zwei Messstellen beim Perjen-Tunnel im Zeitraum 1.10.2010-1.10.2011 (in µg/m<sup>3</sup>; Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung).*

Die Auswertung nach den Kriterien des IG-L ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Station	ASFiNAG-Perjen_West	ASFiNAG-Perjen_Ost
Max. HMW (µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	194	180
GW-Überschreitungen (HMW > 200µg/m <sup>3</sup> )	0	0
Max.-TMW (µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	81	78
ZW-Überschreitungen (TMW > 80µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	1	0
GJMW (1.10.2010-1.10.2011) (µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )	25	27

*Ergebnisse der NO<sub>2</sub>-Messungen an zwei Messstellen beim Perjen-Tunnel im Zeitraum 1.10.2010-1.10.2011. (HMW = Halbstundenmittelwert, GW = Grenzwert, ZW = Zielwert, Max. TMW = höchster Tagesmittelwert, GJMW = Gleitender Jahresmittelwert; Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung).*

Die zeitlich lediglich knapp verschobenen Messergebnisse des Jahres 2011 vom Standort Imst A12/Imsterau zeigen mit 45 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> im Vergleich dazu eine deutlich höhere NO<sub>2</sub>-Jahresbelastung.

Aus dem Vergleich der NO<sub>2</sub>-Ergebnisse dieser drei Standorte unter Berücksichtigung der Abstände der Messstationen zur A 12 Inntalautobahn bzw. S 16 Arlberg Schnellstraße und im Hinblick auf die Einhaltung des gesetzlich zulässigen Kurzzeitgrenzwertes für NO<sub>2</sub> gemäß IG-L von 200 µg/m<sup>3</sup> an beiden Standorten im Bereich Perjen wird die westliche Begrenzung aus immissionsfachlicher Sicht mit dem Ostportal des Tunnels Perjen festgelegt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die gesetzlichen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> gemäß IG-L auch an der Messstelle in der Nähe des Westportals des Perjen-Tunnels eingehalten sind, obwohl dieser Standort nicht nur durch die S 16 Arlberg Schnellstraße, sondern auch durch die B 171 Tiroler Straße und die Abzweigung der Grinner Landesstraße stark verkehrsbeeinflusst ist.

Was die seitliche Abgrenzung des belasteten Gebietes (in Bezug auf die A 12 Inntalautobahn) anlangt, kann aus immissionsfachlicher Sicht anhand der aktuellen Messergebnisse der Streifen grundsätzlich auf 30 m beiderseits der Straßenachse der A 12 Inntalautobahn verringert werden. Lediglich im Bereich Imster Au ist der nördliche Gebietsstreifen aufgrund der Überlagerungen der Emissionen des Autobahnverkehrs und des Verkehrs auf der Imsterbergstraße auf 100 m zu vergrößern, und zwar in jenem Abschnitt, in dem die A 12 Inntal Autobahn und die Imsterbergstraße parallel verlaufen. Östlich davon müsste wiederum ein 30 m breiter Streifen bis zum westlichen Portal des Roppener Tunnels als belastet angenommen werden.

### 1.2.2.3. A 13 Brenner Autobahn von Innsbruck bis Schönberg (Wipptal)

Von Grenzwertüberschreitungen betroffenes Gebiet:

Gebietsstreifen von 40 m beiderseits der Straßenachse der A 13 Brenner Autobahn von Straßenkilometer 0,00 bis zur südlichen Gemeindegrenze von Schönberg (ausgenommen Brücken- und Tunnelabschnitte) sowie Teile des Siedlungsgebietes Schönberg laut nachstehender Abbildung.

Fachliche Begründung

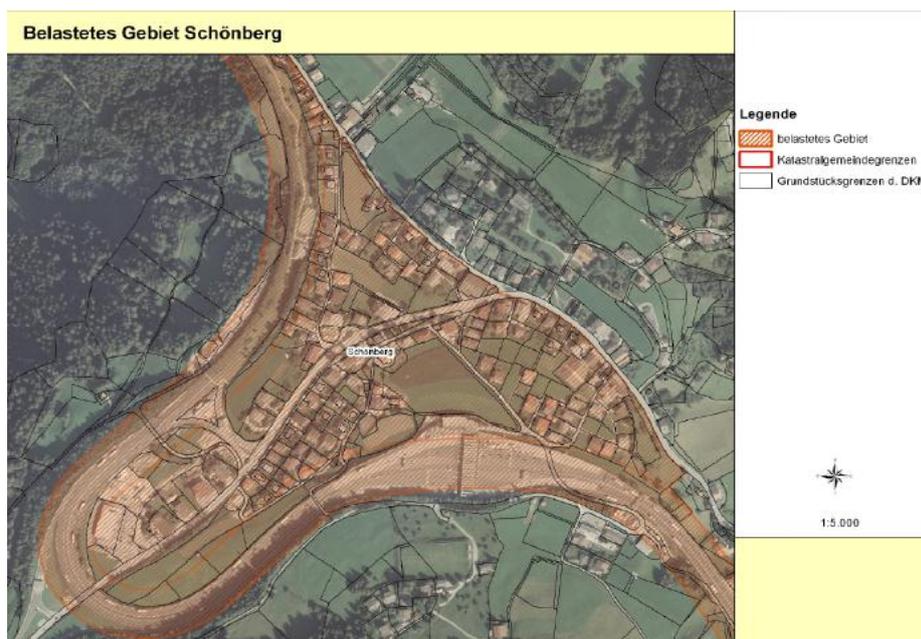
Wie die NO<sub>2</sub>-Messungen der letzten Jahre zeigen (siehe nachstehende Tabelle), liegt die Belastung am Standort Gärberbach weiterhin oberhalb der zulässigen Grenzwerte laut IG-L und auch über dem Grenzwert gemäß EU-RL.

NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2011 bis 2013 von Mutters/Gärberbach (Werte angegeben in µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>):

Jahr/Messstelle	Mutters/Gärberbach
2011	51
2012	48
2013	48

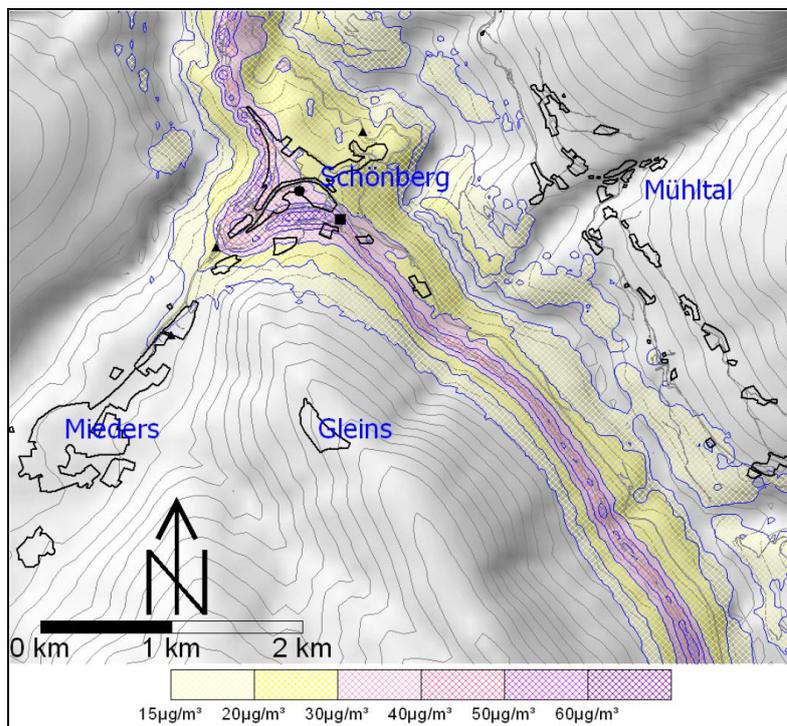
Die Emissionsverhältnisse haben sich nicht in erheblichem Maße verändert, sodass die Aussagen der erstellten Stuserhebung weiterhin aufrecht sind.

Was die Abgrenzung des Belastungsgebietes betrifft, wird zunächst das Teilgebiet Schönberg, wie es in der geltenden Verordnung belasteter Gebiete dargestellt ist (siehe nachstehende Abbildung), aus immissionsfachlicher Sicht aufrechterhalten.



*Grenzwertüberschreitung in Gemeinde Schönberg (aus Verordnung luftbelastete Gebiete, BGBl. II Nr. 483/2008, Anlage 4)*

Neben diesen als belastet ausgewiesenen Flächen liegen beträchtliche Teile des Gemeindegebietes Schönberg unterhalb des zulässigen  $\text{NO}_2$ -Jahresgrenzwertes. Details können der nachstehenden Abbildung entnommen werden.



*Modellierte Flächen unterschiedlicher  $\text{NO}_2$ -Immissionen im Raum Schönberg ( $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ; Quelle: Brenner Basis Tunnel, UVE Fachbericht Luftschadstoffe, Fvt 2006).*

Hinsichtlich der Verhältnisse südlich der Mautstelle Schönberg wird deshalb vorgeschlagen, das belastete Gebiet mit der Gemeindegrenze Schönberg zu begrenzen, da in diesem Bereich noch die Beschleunigungen der Fahrzeuge aus der Mautstelle heraus Richtung Süden stattfinden und mit höheren Anfahremissionen zu rechnen ist. Ab der Gemeindegrenze scheint es hingegen aufgrund der Führung der A 13 Brennerautobahn in Hang-/Brückenlage, der im Vergleich zum Messstandort Gärberbach anderen topographisch/meteorologischen Verhältnisse und der ausgesprochen guten Durchlüftung des Wipptales („Föhntal“) fachlich plausibel, nur mehr die A 13 selbst als belasteten Bereich anzunehmen.

(Anmerkung: Laut Luftqualitätsrichtlinie wird die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte auf den Fahrbahnen der Straßen und – sofern Fußgänger für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben – auf den Mittelstreifen der Straßen nicht beurteilt. Folgerichtig ist das belastete Gebiet mit der südlichen Gemeindegrenze von Schönberg zu begrenzen.)

### **1.2.3. Sanierungsgebiete:**

Als Sanierungsgebiete sind die für die Grenzwertüberschreitungen in den in Kapitel 1.2. genannten Gebieten maßgeblichen Abschnitte der A 12 Inntal Autobahn und der A13 Brenner Autobahn auszuweisen, weil laut Legaldefinition in § 2 Abs. 8 IG-L das Sanierungsgebiet (§ 2 Abs. 8 IG-L) jener Teil des Bundesgebietes ist, in dem sich die Emissionsquellen befinden, für die im Maßnahmenkatalog Anordnungen getroffen werden können. Aufgrund der Verursacheranalyse ist dies der Verkehr auf den betreffenden Autobahnabschnitten.

Damit ergeben sich folgende Sanierungsgebiete:

- die A 12 Inntal Autobahn von der österreichischen Staatsgrenze zu Deutschland bis Strkm. 91,921 (westliche Gemeindegrenze von Zirl)
- die A 13 Brenner Autobahn von Straßenkilometer 0,00 (Stadtgebiet Innsbruck) bis Strkm. 12,020 (südliche Gemeindegrenze von Schönberg), einschließlich des sog. „Westastes“ (Knoten Innsbruck-Berg Isel [A 13] bis Knoten Innsbruck-Wilten [A12, A 13] mit den Relationen Arlberg – Brenner und Brenner - Arlberg)
- die A 12 Inntal Autobahn von Strkm. 131,204 (Gemeindegebiet Karrösten) bis Strkm. 145,500 (Gemeindegebiet Zams).

#### **1.2.4. Lufthygienische Wirksamkeit der permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung:**

(vgl. Oekoscience AG, Gutachten zur Verordnung einer permanenten Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf der A12 zwischen Kufstein und Zirl und zwischen Zams und Imst sowie auf der A13 zwischen Innsbruck-Süd und Schönberg)

##### **1.2.4.1. Allgemeine Ausführungen:**

Tempolimits sind deshalb bedeutend für die Luftgüte, weil die Schadstoffemissionen der Pkw und Lieferwagen mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit überproportional ansteigen. Bei einem Tempo von 130 km/h emittiert ein Pkw pro gefahrenen Kilometer 2 – 2 ½ mal soviel Stickoxide wie bei 80 km/h, und zwar aufgrund des stark zunehmenden Luftwiderstandes. Bei den modernen Lastwagen sind spezielle Abgasreinigungsanlagen im Einsatz, welche die effektiven Emissionen zwischen 70 und 90 km/h wenig variieren lassen.

Damit die lufthygienische Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn evaluiert werden kann, müssen die Schadstoffimmissionen den einzelnen Fahrzeugkategorien zugeordnet werden können (hier also dem Leichtverkehr), ist also eine Modellierung notwendig.

Die Ausbreitung von Luftschadstoffen ist ein komplexer Vorgang. In topografisch gegliedertem Gelände ist sie noch komplexer als über dem flachen Land. Dies liegt an der Kanalisierung der Strömungen innerhalb der Talflanken und an den zäheren Inversionen (wenn wärmere Luft über kälterer liegt und der Wegtransport der Schadstoffe nach oben stark behindert ist). Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass eine bestimmte Emissionsmenge (z. B. von einem bestimmten Lastwagen) in einem Alpental im Durchschnitt die 2,5 - 3fache Immission (Luftschadstoffkonzentration in der Luft) erzeugt wie im flachen Land (z. B. 'Der „Alpenfaktor“: Höhere Immissionen pro Emissionseinheit in Alpentälern. Betrachtung von 2004 – 2012'. Im Auftrag des schweiz. Bundesamtes für Umwelt [BAFU], Oekoscience, Dezember 2013). Generell aber erzeugt eine bestimmte Emissionsmenge im Mittel nachts etwa die 3 - 4fache Immission wie über Mittag.

Das Verhältnis zwischen erzeugter Immission und ursächlicher Emission wird also von der Topografie der Umgebung und den meteorologischen Ausbreitungsbedingungen bestimmt. Das von Oekoscience entwickelte „Tau-Modell“ geht empirisch von diesem Verhältnis aus, welches für jede Stunde aus Messungen (Luftschadstoffe, Verkehr) bestimmt wird. Für jede Stunde eines Zeitraumes sind die realen Ausbreitungsbedingungen somit empirisch bekannt und müssen nicht über Annahmen parametrisiert werden. Dabei muss ein zeitlich variabler, also dynamischer Hintergrund berücksichtigt werden (entsprechend den von früheren und anderen Emissionen herrührenden Immissionen).

Kennt man so die Ausbreitungs- und Umwandlungsbedingungen über einen bestimmten Zeitraum (z. B. ein Jahr), kann man hypothetisch mehr oder weniger Emissionen zulassen bzw. sie zeitlich anders verteilen (z. B. was wäre, wenn Tempo 100 nicht gelten würde) und die Auswirkungen auf die Immissionen berechnen. Im Falle des NO<sub>2</sub> muss berücksichtigt werden, dass dieser Stoff zu einem großen Teil erst in der Atmosphäre aus NO entsteht. Die Verhältnisse zwischen NO, NO<sub>2</sub>, Ozon und anderen oxidierenden Luftschadstoffen sind sehr komplex, was zur Folge hat, dass sich Änderungen beim Gesamtstickoxid NO<sub>x</sub> in nicht proportionalen Änderungen beim NO<sub>2</sub> niederschlagen. Auch hier verfolgt das Modell von Oekoscience einen empirischen Ansatz, der den veränderlichen Konversionsverhältnissen dynamisch folgt und nicht auf einer statischen Näherungsformel beruht.

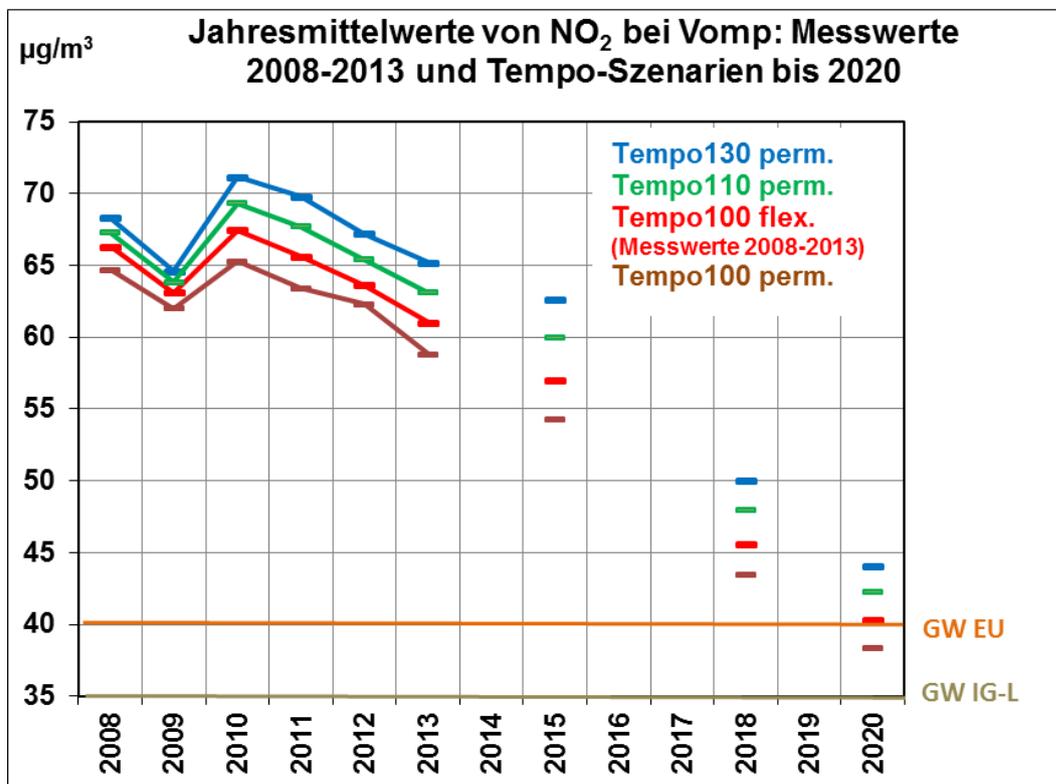
Um das Modell für einen bestimmten Streckenabschnitt anwenden zu können, bedarf es also einerseits einer für diesen Streckenabschnitt repräsentativen, nach Kategorien unterteilten Verkehrszählung, andererseits einer repräsentativen Immissionsmessstation. Die erfassten Daten müssen halbstündlich verfügbar sein.

##### **1.2.4.2. Ergebnisse der Evaluation der lufthygienischen Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 12:**

Nachfolgend werden die Ergebnisse einer Evaluation der lufthygienischen Wirkung bei der Messstelle Vomp an der A12 gezeigt. Für diese Messstelle wurden auch Zukunftsszenarien berechnet. Die Wirkung des bisherigen flexiblen Tempo100-Limits wurde auch für die Messstellen Kundl und Imst an der A12 evaluiert. Die Immissionsreduktion war bei Kundl sehr ähnlich wie bei Vomp, bei Imst geringer, weil auch das Immissionsniveau im Jahresmittel dort deutlich geringer war.

Die Szenarien zeigen für die Messstelle Vomp von 2015-2020 bei einem permanenten Tempo100-Limit eine weitere Reduktion der NO<sub>2</sub>-Immissionen von 2-3 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel gegenüber dem aktuellen flexiblen Tempo100-Limit. Darin eingeschlossen ist noch ein kleinerer Effekt von etwa 0,4 µg/m<sup>3</sup>, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Tempo100 von aktuell 101,2 km/h im Bereich Vomp durch mehr Kontrollen wirklich auf 100 km/h gebracht werden kann.

Die folgende Grafik zeigt die Effekte verschiedener Geschwindigkeitsregimes auf der A12 im Überblick. Die Daten von 2008-2013 haben die bisherigen Verkehrs- und Immissionsmessungen als Basis, diejenigen für 2015, 2018 und 2020 beruhen auf den Zukunftsszenarien. 'Tempo130' – wenn das generelle Geschwindigkeitslimit auf Österreichs Autobahnen gilt – stellt auf die dann real gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit im Bereich Vomp von tagsüber 114 km/h ab, nachts (mit 'Tempo110') 108 km/h.



(Jahresmittelwerte von NO<sub>2</sub> bei Vomp. Messwerte 2008-2013 ['Tempo100 flexibel']. Szenarienwerte 2008-2020 für verschiedene Tempolimits auf der A12. GW: Grenzwert.)

Auch in Zukunft leistet sohin ein permanentes Tempo100-Limit auf der A12 einen substanziellen Beitrag zur Reduktion der Stickoxidimmissionen im Inntal, über den Effekt des gegenwärtigen temporären Tempo100-Limits hinaus.

Neueste Szenarien, welche das im Juli 2014 erschienene neue Handbuch der Emissionsfaktoren HBEFA3.2 berücksichtigen, zeigen im Wesentlichen die gleichen Ergebnisse für die Wirkung eines permanenten Tempo100-Limits auf der A12. Danach ergeben sich die folgenden Reduktionen der NO<sub>2</sub>-Immissionen an der Messstelle Vomp gegenüber dem gegenwärtigen temporären Tempo100-Limit; die beiden Varianten beziehen sich auf unterschiedlich rasche Flottenmodernisierung und unterschiedliche Emissionsfaktoren der modernsten Fahrzeuge (EuroVI/6):

2015: -2.7 bis -2.8 µg/m<sup>3</sup>;

2018: -2.2 bis -2.6 µg/m<sup>3</sup>;

2020: -2.0 bis -2.4 µg/m<sup>3</sup>.

Die Effekte nehmen im Lauf der Jahre ab, weil die durchschnittlichen Emissionsfaktoren der Pkw und Lieferwagen im Lauf der Zeit abnehmen. Die Angaben gelten für eine gleichbleibende Verkehrsstärke.

Auf den vom permanenten Tempo100-Limit betroffenen Abschnitten der A13 zwischen Innsbruck-Süd und Schönberg gilt zwar heute schon Tempo100 in Fahrtrichtung Innsbruck (talwärts). Die Geschwindigkeitsreduktion auf der bergwärts führenden Fahrbahn wird aber einen höheren Effekt als auf einer flachen Straße haben, weil die Emissionen auf einer ansteigenden Straße je Geschwindigkeit höher sind. Qualitativ ist also für diese Abschnitte der A13 von einem ähnlichen lufthygienischen Effekt des permanenten Tempo100-Limits auszugehen wie für die A12.

**1.2.4.3.** Die konkrete Wirksamkeit der permanenten 100 km/h-Beschränkung im Vergleich zur flexiblen Geschwindigkeitssteuerung soll nach Ablauf eines Jahres evaluiert werden. Das diesbezüglich vorgesehene Monitoring soll die Grundlagen für die Entscheidung über die Beibehaltung der Maßnahme in der vorliegenden Form liefern (vgl. das von den Regierungs- und Koalitionspartner zur Umsetzung und Präzisierung des Arbeitsübereinkommens für Tirol 2013 – 2018 vereinbarte Maßnahmenpaket Tirol 2014 vom 24. Juni 2014, Seite 1).

### **1.3. Rechtliche Begründung:**

#### **1.3.1. Unionsrecht:**

**1.3.1.1.** Immissionsrechtlichen Vorschriften finden sich insbesondere in folgenden Richtlinien:

- Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa und
- Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über Arsen, Cadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft.

Nach der Richtlinie 2008/50/EG haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass die in den Anhängen XI und XVI für bestimmte Luftschadstoffe festgelegten Ziel- und Grenzwerte nicht überschritten werden (Art. 12 und 13). Im Falle der Überschreitung haben sie Luftqualitätspläne zu erstellen und darin geeignete Maßnahmen vorzusehen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten (Art. 23). Für den vorliegend relevanten Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sieht die Richtlinie folgende Grenzwerte vor: 1-Stunden-Wert von 200 µg/m<sup>3</sup> - 18-malige Überschreitung im Kalenderjahr zulässig - und Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (Anhang XI).

Der vorliegende Verordnungsentwurf trägt diesen unionsrechtlichen Vorgaben Rechnung. Die Maßnahme setzt beim Verkehr als Hauptverursacher der Grenzwertüberschreitungen an. Es handelt sich dabei nach den vorliegenden Fachgrundlagen um eine der wirksamsten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Außerdem entfaltet die Maßnahme mit Inkrafttreten sofortige Wirkung, trägt also unmittelbar zur Schadstoffreduktion bei.

**1.3.1.2.** Art. 34 ff und Art. 56 ff des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Warenverkehrsfreiheit, Dienstleistungsfreiheit):

Die vorgesehene Maßnahme steht auch nicht im Konflikt mit den primärrechtlichen Vorgaben des Unionsrechts.

Da davon auch leichte Nutzfahrzeuge betroffen sind (Anmerkung: für Schwerfahrzeuge gilt bereits aufgrund der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 eine fahrzeugbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 100 km/h), können sich zwar gewisse Auswirkungen auf den Warengüterverkehr ergeben, allerdings knüpfen die Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht direkt an die transportierten Waren an und fallen daher im Lichte der vom EuGH in seiner Rechtsprechung entwickelten Grundsätze (vgl. insbesondere Urteil vom 24. November 1993 in der verb. Rs C-267/91 und C-268/91, *Keck und Mithouard*, ECLI:EU:C:1993:905) nicht unter den Tatbestand des Art. 34 AEUV. Auch das vom EuGH bei der Beurteilung einer Beeinträchtigung der Warenverkehrsfreiheit mehrfach angezogene Verbraucherverhalten ist durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht im Sinne eines Marktzugangshindernisses betroffen. Die Dienstleistungsfreiheit wird trotz gewisser Auswirkungen darauf, z. B. bei gewerblichen Personentransporten, ebenfalls nicht beeinträchtigt, weil nicht der Zugang zum Dienstleistungsmarkt als solchem beschränkt wird, sondern lediglich die Ausübung von Dienstleistungen.

Aber selbst wenn man von einer Beeinträchtigung dieser Grundfreiheiten ausgehen würde, könnte deshalb noch keine Unionsrechtswidrigkeit der vorliegenden, diskriminierungsfrei ausgestalteten Maßnahme angenommen werden.

Die Warenverkehrsfreiheit gilt nicht uneingeschränkt. Insbesondere hat der EuGH neben den in Art. 36 AEUV angeführten Rechtfertigungsgründen auch solche anerkannt, die im Vertrag nicht ausdrücklich genannt sind. Das Verbot von Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßige Ein- und Ausfuhrbeschränkungen wird dabei insoweit eingeschränkt, als diesem Tatbestand laut Rechtsprechung bestimmte Grenzen immanent sind. Welche Maßnahmen nicht vom Tatbestand des Art. 34 AEUV erfasst werden, hat der Gerichtshof in der sog. „Cassis-Formel“ wie folgt präzisiert: „Hemmnisse für den Binnenhandel der Gemeinschaft, die sich aus den Unterschieden der nationalen Regelungen über die Vermarktung dieser Erzeugnisse ergeben, müssen hingenommen werden, soweit diese Bestimmungen notwendig sind, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, insbesondere den Erfordernissen einer wirksamen steuerlichen Kontrolle, des Schutzes der öffentlichen Gesundheit, der Lauterkeit des

Handelsverkehrs und des Verbraucherschutzes.“ Die in der „Cassis de Dijon“-Rechtsprechung genannten zwingenden Erfordernisse sind nicht abschließend und so hat der Europäische Gerichtshof in weiterer Folge auch andere Rechtfertigungsgründe anerkannt. Im Urteil vom 20. September 1988 in der Rs C-302/86, *Kommission/Dänemark*, ECLI:EU:C:1988:421, Rz. 9, hat der Gerichtshof etwa festgestellt, dass der Umweltschutz ein zwingendes Erfordernis darstellt, das die Anwendung des Art. 28 EGV (nunmehr Art. 34 AEUV) einschränken kann. Auch im Urteil von 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09, *Kommission/Österreich*, ECLI:EU:C:2011:854, Rz. 125, hat der Gerichtshof betont, dass zwingende Erfordernisse des Umweltschutzes nationale Maßnahmen, die möglicherweise den innergemeinschaftlichen Handel behindern, rechtfertigen können. Um ein zwingendes Erfordernis im Sinne der Rechtsprechung zu gewährleisten, müssen derartige Maßnahmen zur Erreichung des angestrebten Schutzzieles geeignet sein. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen auch notwendig sein, d.h. es dürfen keine Anforderungen gestellt werden, die über das hinausgehen, was zur Erreichung des angestrebten Schutzzieles erforderlich ist. Dass die vorgesehene Verkehrsbeschränkung in Bezug auf die vorliegende Schadstoffbelastung ein durchaus beträchtliches Reduktionspotential beinhaltet und sohin im Zusammenhalt mit weiteren Verkehrsregelungen zur Erreichung der unionsrechtlich und innerstaatlich vorgegebenen Luftreinhalteziele geeignet ist, ist fachlich belegt. Zur Begründung der Erforderlichkeit kann ebenfalls auf die eingeholten Fachgrundlagen verwiesen werden. Diese belegen, dass das in der betreffenden Maßnahme gelegene Reduktionspotential ausgeschöpft werden muss, um im Zusammenhalt mit den ansonsten vorgesehenen Maßnahmen die Einhaltung des Grenzwertes erreichen zu können. Es sind schließlich auch keine Alternativregelungen erkennbar, die im Maßnahmenbündel denselben Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten könnten, gleichzeitig aber mit geringeren Restriktionen verbunden wären.

Auch hinsichtlich der Dienstleistungsfreiheit hat der EuGH ausgesprochen, dass unterschiedslos anwendbare, also nicht diskriminierende Beschränkungen derselben durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt werden können, wobei die Maßnahme geeignet sein muss, die Verwirklichung des mit ihr verfolgten Ziels zu gewährleisten und nicht über das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinausgehen darf (EuGH, Rs C-55/94, *Gebhard*, ECLI:EU:C:1995:411, Rz 37; Rs C-3/95, *Broede*, ECLI:EU:C:1996:487 uva). In anderem Zusammenhang hat der EuGH auch auf das Erfordernis einer Verhältnismäßigkeitsprüfung hingewiesen (EuGH, verb. Rs C-34/95, C-35/95 und C-36/95, *De Agostini*, ECLI:EU:C:1997:344, Rz 54). Dass diese Voraussetzungen für die geplante Maßnahme zutreffen, wurde zuvor dargelegt.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass die vorliegende Verordnung bzw. die darin vorgesehenen Beschränkungen im Hinblick auf die Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit unionsrechtlich unbedenklich sind.

Im Gegenteil ist die nunmehr vorgesehene Anordnung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung letztlich „Konsequenz“ dieser Grundfreiheiten. Wie erwähnt, lässt sich die unionsrechtlich verpflichtend aufgetragene Einhaltung der Luftqualitätsziele für den Schadstoff NO<sub>2</sub> nur durch ein Bündel von Verkehrsmaßnahmen erreichen. Neben den bereits geltenden Fahrverboten muss für die Zielerreichung jedenfalls auch eine Reduktion des Schwerverkehrsaufkommens, sei es durch Verlagerung auf die Schiene, sei es durch Effektivierung des Bestwegprinzips (von den rund 1,77 Mio. Lkw-Fahrten am Brenner hätten im Jahr 2009 etwa 440.000 Lkw eine um mindestens 60 km kürzere Strecke über den Gotthard gehabt, das sind rund 25 %), erreicht werden (vgl. „Alpenquerender Straßengüterverkehr 2009 – Umwegfahrten in Westösterreich und Schweiz“ vom Mai 2012, verfasst von *DI Dr. Helmut Köll* i.A. ATR, Abt. Verkehrsplanung). Dies soll durch neuerliche Einführung eines sektoralen Fahrverbotes erreicht werden. Wie nun aber der EuGH in seinem Urteil in der bereits mehrfach zitierten Rs C 28/09 zum „Sektoralen Fahrverbot II“ ausdrücklich ausgesprochen hat, kann eine solche Maßnahme wegen der damit verbundenen Beschränkungen der Warenverkehrsfreiheit unionsrechtlich nur gerechtfertigt werden, wenn zuvor die gelinderen Maßnahmen ausgeschöpft wurden. Als solche gelindere Maßnahme hat der EuGH in seinem Urteil ausdrücklich die Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung genannt.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die im Entwurf vorgesehene Maßnahme unionsrechtlich nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern durch die Unionsrechtsordnung, nämlich die Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG einerseits und die Grundfreiheiten andererseits, indiziert ist.

### **1.3.2. Völkerrecht:**

Für die vorliegende Verordnung relevante Bestimmungen des Umweltvölkerrechts enthalten insbesondere das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. Nr. 477/1995 i.d.F. BGBl. III Nr. 18/1999, sowie das in Durchführung der Konvention verabschiedete Protokoll Verkehr (Verkehrsprotokoll), BGBl. III Nr. 234/2002 i.d.F. BGBl. III Nr. 108/2005.

In Art. 2 Abs. 2 lit. c der Alpenkonvention haben die Vertragsparteien erklärt, im Bereich Luftreinhalte Maßnahmen zu ergreifen, dies mit dem Ziel der drastischen Verminderung von Schadstoffemissionen und -belastungen im Alpenraum und der Schadstoffverfrachtung von außen auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist. Im Bereich Verkehr sind nach lit. j Maßnahmen vorgesehen, um Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist.

Im Art. 1 Abs. 1 lit. a des Verkehrsprotokolls haben sich die Vertragsstaaten zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik verpflichtet, die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist. Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, wurde in den Art. 3 Abs. 1 lit. a sublit. bb die Verpflichtung aufgenommen, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert. Weiters haben sich die Vertragsstaaten in Art. 7 Abs. 2 lit. b und c dazu verpflichtet, in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr die bestmöglichen Maßnahmen zum Schutze der Menschen und der Umwelt vorzunehmen.

Die Union hat die Rahmenkonvention im Jahr 1996 (Beschluss 96/191/EG vom 26. Februar 1996, ABl. 1996, Nr. L 61/31) und das Verkehrsprotokoll im Jahr 2013 (Beschluss 2013/332/EZ vom 10. Juni 2013, ABl. 2013, Nr. L 177/13) ratifiziert, wodurch jene Bestimmungen dieser Verträge, welche nach der vertikalen Kompetenzverteilung in die Zuständigkeit der Union fallen, auch Bestandteil der Unionsrechtsordnung geworden sind.

Auch diesen Vorgaben der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls trägt die vorliegende Verordnung Rechnung. Mit ihrer Erlassung kommt die Republik Österreich ihrer völkerrechtlichen und aufgrund der Ratifizierung auch unionsrechtlichen Verpflichtung zur Senkung der Luftbelastung auf ein für Menschen, Tiere und Pflanzen erträgliches Maß nach.

### **1.3.3. Innerstaatliches Recht:**

Nach § 7 IG-L sind Überschreitungen eines in den Anlagen 1, 2, 4 oder 5 oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenz-, Immissionsziel- oder Alarmwertes bei Kurzzeitwerten im Monatsbericht, bei Langzeitwerten im Jahresbericht auszuweisen und ist festzustellen, ob die Überschreitung auf einen Störfall oder auf eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission, auf die Aufwirbelung von Partikeln im Straßenwinterdienst oder auf Emissionen aus natürlichen Quellen zurückzuführen ist.

Für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> werden in der Anlage 1a „Immissionsgrenzwerte“ ein Jahresmittelwert von derzeit 35 µg/m<sup>3</sup> und ein Halbstundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> festgelegt.

Sofern Überschreitungen eines Immissionsgrenzwertes oder Immissionszielwertes gemäß Anlage 5b oder 5c nicht auf einen Störfall etc. zurückzuführen sind, hat der Landeshauptmann gemäß § 8 IG-L eine Stuserhebung zu erstellen, welche insbesondere die Darstellung der Immissionssituation für den Beurteilungszeitraum, die Beschreibung der meteorologischen Situation, die Feststellung und Beschreibung der Hauptemittenten samt Abschätzung ihres Emissionsbeitrages und die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebietes zu enthalten hat. Die Erstellung einer neuerlichen Stuserhebung kann unterbleiben, wenn sich die Emissionssituation nicht wesentlich geändert hat, die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes innerhalb des ermittelten oder ausgewiesenen Sanierungsgebiets auftritt und sich die Immissionssituation in diesem Gebiet nicht wesentlich verschlechtert hat.

Auf Grundlage der Stuserhebung hat der Landeshauptmann gemäß § 9a IG-L ein Programm zu erstellen und darin jene Maßnahmen festzulegen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Grenz- bzw. Zielwerte zu erreichen. Der Maßnahmenplanung sind dabei hinsichtlich mehrerer Luftschadstoffe die unionsrechtlichen Grenzwerte zugrunde zu legen. Bei der Maßnahmenplanung sind außerdem folgende in § 9b IG-L genannte Grundsätze zu berücksichtigen:

1. Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe ist im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen; nach Möglichkeit sind Luftschadstoffe an ihrem Ursprung zu bekämpfen;
2. alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen nennenswerten Einfluss auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen nennenswerten Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes, geleistet haben, sind zu berücksichtigen;

3. Maßnahmen sind vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotentials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen; dabei sind vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht;

4. Maßnahmen sind nicht vorzuschreiben, wenn sie unverhältnismäßig sind, vor allem wenn der mit der Erfüllung der Maßnahmen verbundene Aufwand außer Verhältnis zu dem mit den Anordnungen angestrebten Erfolg steht;

5. Eingriffe in bestehende Rechte sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken; bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils geringsten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen;

6. auf die Höhe der Immissionsbelastung und die Häufigkeit der Grenzwertüberschreitungen sowie die zu erwartende Entwicklung der Emissionen des betreffenden Luftschadstoffs sowie auf eingeleitete Verfahren und angeordnete Sanierungsmaßnahmen und gebietsbezogene Maßnahmen nach diesem Bundesgesetz sowie anderen Verwaltungsvorschriften, sofern diese Einfluss auf die Immissionssituation haben, ist Bedacht zu nehmen;

7. öffentliche Interessen sind zu berücksichtigen.

Für alle nach dem 1. Jänner 2005 gemessenen Grenzwertüberschreitungen bildet das Maßnahmenprogramm die Grundlage für die Erlassung konkreter Maßnahmenverordnungen. Allerdings können nach § 10 Abs. 1 IG-L auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden, sofern diese dem Inhalt des Programms nicht widersprechen und sie nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen. Auch bei Erlassung der Maßnahmenverordnungen haben die Kriterien des § 9b leg. cit. Berücksichtigung zu finden.

Das IG-L enthält weiters eine demonstrative Aufzählung möglicher Maßnahmen. Gemäß § 14 Abs. 1 IG-L können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267 i.d.g.F., oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Wenn die Anordnung für einen längeren Zeitraum erfolgen soll, ist, ausgenommen bei Verordnungen gemäß Abs. 6a (immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen), das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Nach § 14 Abs. 6 IG-L sind solche Anordnungen, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundzumachen. Die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut „Immissionsschutzgesetz-Luft“ oder „IG-L“ zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten § 44 Abs. 1, 1a, 2 und 4 sowie §§ 48, 51 und 54 StVO 1960 sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie z. B. einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß § 50 Z 16 StVO 1960, angebracht werden kann.

Aufgrund der in Kapitel 1.2. näher dargelegten Grenzwertüberschreitungen an den betreffenden, autobahnnahe Messstellen und der daraus ableitbaren Belastungssituation in den angrenzenden Gebieten hat der Landeshauptmann nach den Bestimmungen des IG-L geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sicherzustellen. Diesem gesetzlichen Auftrag entsprechend sind Maßnahmen auch dann zu setzen, wenn der Grenzwert aktuell eingehalten ist, die langfristige Erfüllung der Luftqualitätsziele aber ohne entsprechende Maßnahmen nicht gewährleistet werden kann, wie dies vorliegend für das Gebiet Imst-Landeck in Bezug auf den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> zutrifft. Hier konnte zwar der unionsrechtlich vorgegebene Grenzwert im Jahr 2013 aufgrund günstiger meteorologischer Bedingungen knapp eingehalten werden. Um die Grenzwerteinhaltung auch für die Zukunft zu sichern, muss die Geschwindigkeitsbeschränkung aber jedenfalls beibehalten und – wie im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgesehen – sogar verschärft werden. Dies zunächst deshalb, weil der nationale Jahresmittelwert auch im Jahr 2013 überschritten wurde, gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 IG-L aber letztlich die Einhaltung der nationalen Werte Ziel der Luftreinhalteplanung ist. Außerdem ist es im Jahr 2013 an dieser Messstelle wiederum zu mehrfachen Überschreitungen des Halbstundemittelwertes gekommen.

Maßnahmen aufgrund von Grenzwertüberschreitungen, die ab dem 1. Jänner 2005 gemessen wurden, haben sich – wie erwähnt – grundsätzlich auf ein Maßnahmenprogramm nach § 9a IG-L zu stützen. Allerdings sind auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen zulässig, sofern sie dessen Inhalt nicht widersprechen und nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen. Das geltende Tiroler

Maßnahmenprogramm sieht als Maßnahme die Einführung einer immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilabschnitten der A 12 Inntal Autobahn und auf der A 13 Brenner Autobahn vor. Statt dieser bloß zeitweilig (zuletzt ca. 30 bis 40 % der Gesamtzeit) geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung soll nunmehr für denselben Geltungsbereich eine permanente 100 km/h-Beschränkung vorgesehen werden. Eine solche Maßnahme steht nicht im Widerspruch zum geltenden Programm, sondern fügt sich, weil auch dieses bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung als erforderliche Maßnahme zur Erreichung der vorgegebenen Luftqualitätsziele beinhaltet, in die planerische Konzeption des geltenden Programms ein. Auch ein unverhältnismäßiger Eingriff in bestehende Rechte ist damit nicht verbunden. Sofern man aus den Geschwindigkeitsregelungen der StVO überhaupt eine geschützte Rechtsposition im vorstehenden Sinne herleiten kann, was zweifelhaft erscheint, führt die nunmehr geplante Maßnahme, insbesondere im Hinblick auf die aktuelle Durchschnittsgeschwindigkeit auf den betroffenen Strecken, nur zu minimalen Fahrtverzögerungen im Minutenbereich. Damit liegen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung der (im geltenden Maßnahmenprogramm nicht ausdrücklich vorgesehenen) permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung vor.

Dem § 10 Abs. 3 IG-L entsprechend, trägt die vorliegende Verordnung auch den Grundsätzen des § 9b leg. cit. Rechnung. Da die Überschreitungen des Jahresmittelwerts und Halbstundenmittelwertes für NO<sub>2</sub> im weit überwiegenden Ausmaß auf den Straßenverkehr zurückgeführt werden können, wird durch die vorgesehene Maßnahme sowohl dem Verursacherprinzip als auch dem Grundsatz entsprochen, wonach Maßnahmen für jene Emittentengruppen zu erlassen sind, die einen nennenswerten Beitrag zur festgestellten Schadstoffbelastung leisten (vgl. § 9b Z 1 und 2 leg. cit.). Die vorgeschlagene Verordnung ist Teil eines Maßnahmenpakets, welches gleichermaßen auf die Reduktion der durch den PKW-Verkehr und den Güterverkehr verursachten Luftbelastungen abzielt. Sihin werden alle hauptverursachenden Emittentengruppen erfasst. Die vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung entfaltet mit dem Inkrafttreten sofortige Wirkung und hat im Vergleich zu den ansonsten möglichen Verkehrsmaßnahmen ein hohes Reduktionspotential, sodass auch diese für die Auswahl von Maßnahmen relevanten Kriterien berücksichtigt sind. Das Kriterium, wonach jene Maßnahmen anzuordnen sind, bei denen den Kosten eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht, wird aufgrund der Unverzichtbarkeit der Maßnahme als Teil eines Maßnahmenbündels an sich nicht schlagend, weil die dabei vorausgesetzte Wahlmöglichkeit tatsächlich nicht besteht, sondern alle sofort wirksamen Verkehrsmaßnahmen zu ergreifen sind. Abgesehen davon, führt die geplante Maßnahme für die Betroffenen aber zu keinen fassbaren Mehrkosten (vgl. § 9 Z 3 leg. cit.). Die Maßnahme ist auch nicht als unverhältnismäßig anzusehen. Hier kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen in Abschnitt 1.3.1.2. verwiesen werden (vgl. § 9b Z 4 leg. cit.). Ein Eingriff in bestehende Rechte im Sinne von mit Bescheid zuerkannten Berechtigungen liegt nicht vor. Aus den straßenverkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsregelungen können wohl keine hier zu beachtenden Rechtspositionen abgeleitet werden. Im Übrigen führt die Maßnahme – wie erwähnt - nur zu minimalen, im Minutenbereich gelegenen Verlängerungen der Fahrtzeit und sind auch keine Alternativregelungen feststellbar, die im Maßnahmenbündel denselben Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten könnten wie die mit der vorliegenden Verordnung angeordnete Maßnahme, gleichzeitig aber mit geringeren Restriktionen verbunden wären (vgl. § 9b Z 5 leg. cit.). Das Ausmaß der Grenzwertüberschreitung, die Entwicklung der Luftwerte in den letzten Jahren sowie der Umstand, dass die unionsrechtliche Frist für die Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub> bereits verstrichen ist und auch bei Gewährung einer Fristerstreckung jedenfalls in wenigen Monaten enden würde, erfordern ordnungspolitische Maßnahmen und schließen es aus, zur Erreichung des Luftreinhaltezieles allein auf die Verbesserung der Fahrzeugtechnologie zu setzen. Den unionsrechtlich vorgegebenen Verpflichtungen kann, wie sich schon aus dem geltenden Maßnahmenprogramm ergibt, jedenfalls nur durch Umsetzung eines Maßnahmenbündels, welches durch die nunmehr vorgesehene Maßnahme in der Wirksamkeit nochmals verstärkt wird, Rechnung getragen werden (vgl. § 9b Z 6 leg. cit.). Eine nachteilige Betroffenheit öffentlicher Interessen ist nicht gegeben. Im Gegenteil trägt die Maßnahme erwiesenermaßen auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei (vgl. § 9b Z 7 leg. cit.).

Insgesamt werden somit bei Erlassung der vorliegenden Verordnung alle in § 9b IG-L statuierten Vorgaben eingehalten.

## **2. Besonderer Teil:**

### **Zu § 1 (Zielbestimmung):**

Diese Bestimmung führt die wesentlichen Ziele des IG-L an und stellt damit klar, dass es sich vorliegend um eine in der Luftreinhaltekompetenz und nicht in den verkehrsrechtlichen Kompetenzen gründende Verordnung handelt. Nähere Ausführungen zu den hier lediglich wiederholten Zielen des IG-L finden sich in den Erläuterungen zum Gesetz.

### **Zu § 2 (Sanierungsgebiete):**

Diese Bestimmung legt gemäß § 10 Abs. 1 IG-L als Sanierungsgebiet diejenigen Streckenabschnitte der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn fest, deren Verkehrsemissionen Hauptursache für die in den Belastungsgebieten auftretenden Grenzwertüberschreitungen sind.

### **Zu § 3 (Maßnahme):**

#### **Abs. 1:**

Die rechtliche und fachliche Begründung für die in dieser Bestimmung vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen ergibt sich aus den Ausführungen im Allgemeinen Teil.

Die konkrete Abgrenzung der Straßenstrecken, für die eine IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkung festgelegt wird, erklärt sich daraus, dass für Teile des Sanierungsgebietes bereits permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h oder weniger aufgrund straßenpolizeilicher Vorschriften gelten oder vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in allernächster Zeit verordnet werden sollen. Diese Straßenabschnitte wurden ausgenommen, und zwar aufgrund folgender Erwägungen:

1. Die Aussparung der mit einer permanenten straßenverkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung belegten Straßenabschnitte erfolgt insbesondere zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten bei den Fahrzeuglenkern. Die vorliegende Verordnung ist nach § 14 Abs. 6 IG-L mittels Straßenverkehrszeichen kundzumachen. Zu verwenden sind dabei die auch für die Kundmachung straßenpolizeilicher Geschwindigkeitsbeschränkungen heranzuziehenden Verkehrszeichen. Der StVO-Gesetzgeber hat nun mit der 22. StVO-Novelle die Regelung getroffen, dass die Aufhebung einer Geschwindigkeitsbeschränkung mittels Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z 10b StVO 1960 entfallen kann, wenn eine andere Geschwindigkeitsbeschränkung anschließt, wobei diese nicht nach der StVO 1960 verordnet sein muss, sondern ihre Rechtsgrundlage auch in anderen Gesetzen, z. B. im IG-L, haben kann. Dasselbe wird gelten, wenn einer IG-L-Beschränkung eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der StVO 1960 nachfolgt. In § 14 Abs. 6 IG-L wird nämlich grundsätzlich die Kundmachung mit Straßenverkehrszeichen nach § 52 StVO 1960 angeordnet. Deshalb ist davon auszugehen, dass alle Inhalte dieser straßenpolizeilicher Norm auch für IG-L-Kundmachungen gelten, weshalb die Straßenverkehrsteilnehmer davon ausgehen können, dass ab dem Standort eines Straßenverkehrszeichens, mit dem eine straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung kundgemacht wird, die zuvor verlaubliche IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkung endet. Wenn dies nicht zutrifft, wäre es im Sinne der Rechtsklarheit angezeigt, gleichzeitig mit der Kundmachung der StVO-Geschwindigkeitsbeschränkung auch jene nach IG-L zu wiederholen. Im gegenständlichen Fall könnte dies aber zu der Verkehrssicherheit abträglichen Irritationen bei den Fahrzeuglenkern führen. Da das Sanierungsgebiet mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage ausgestattet ist, werden überwiegend auch die permanenten StVO-Geschwindigkeitsbeschränkungen über diese Anlage kundgemacht. Ebenfalls werden über die Verkehrsbeeinflussungsanlage situationsabhängige straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen verlaublich, z. B. bei Nässe, Stau etc. Wenn nun aber diese über die Verkehrsbeeinflussungsanlage kundgemachten Beschränkungen weniger als 100 km/h betragen, sieht sich der Fahrzeuglenker bei einer „Doppelkundmachung“ - sowohl Geschwindigkeitsbeschränkung nach StVO als auch nach IG-L - mit zwei widersprüchlichen Anordnungen konfrontiert. Die Relevanz der Zusatztafel „IG-L“ als Unterscheidungsmerkmal wird sich vor allem ausländischen Fahrzeuglenkern schwer erschließen. Diese – wie erwähnt – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten problematische „Mehrfachkundmachung“ soll durch die vorliegende Regelung, die eine solche entbehrlich macht, vermieden werden. Im Übrigen legen die erwähnten Kundmachungsvorschriften nahe, dass es in der Intention des Bundesgesetzgebers liegt, Straßenabschnitte nicht doppelt, sondern nur einfach mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu belegen. Auch dem trägt die vorgesehene Regelung Rechnung.

2. Außerdem können aufgrund der beabsichtigten Regelung die elektronischen Verkehrszeichen der Verkehrsbeeinflussungsanlage für die Kundmachung der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkung genutzt werden. Abgesehen von der damit verbundenen Kostenersparnis stellt diese eine besonders einprägsame Kundmachungsform dar, die von Fahrzeuglenkern selbst bei verminderter Aufmerksamkeit jedenfalls wahrgenommen wird, was auch zur Effektivität der Maßnahme beiträgt.

Lufthygienische und rechtliche Aspekte stehen der Bestimmung ebenfalls nicht entgegen. Für die Erreichung der mit der Maßnahme verfolgten Immissionsminderung ist es selbstredend irrelevant, auf welcher Rechtsgrundlage es zur Verringerung der auf Autobahnen ansonsten zulässigen Höchstgeschwindigkeit kommt. Der EuGH hat in der Rs C 28/09 als Voraussetzung für die Erlassung von verkehrsverlagernden Maßnahmen wie des sektoralen Fahrverbots, welche für die Erreichung der Luftreinhalteziele unverzichtbar sind, wegen der damit verbundenen Beeinträchtigung der Warenverkehrsfreiheit zwar gefordert, dass zuvor als gelinderes Mittel Geschwindigkeitsbeschränkungen verordnet werden. Auf welcher Rechtsgrundlage dies geschieht, steht aber zweifelsfrei in der Disposition der österreichischen Behörden. Die Regelung stellt sicher, dass im gesamten Sanierungsgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 100 km/h gilt. Damit ist dieser Forderung des EuGH zweifelsfrei Rechnung getragen. Im Falle einer Aufhebung straßenverkehrsrechtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen kann der Landeshauptmann seine Verordnung zudem jederzeit entsprechend anpassen.

Bei der Bestimmung des räumlichen Geltungsbereiches der Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde größtenteils auf bestehende Verkehrseinrichtungen (VBA-Portale, elektronische Verkehrszeichen vor Tunnelportalen) abgestellt, weil diese Einrichtungen – wie erwähnt – für die Kundmachung der Verordnung verwendet werden sollen. Die Verkehrseinrichtungen werden im Verordnungstext mit konkreter Bezeichnung angeführt. Deren Standort bzw. der Beginn des räumlichen Geltungsbereiches wird jeweils auch koordinatenmäßig (im ETRS89 Koordinatensystem) bestimmt. Entsprechend geübter Regelungspraxis im Verkehrsbereich und zur Erhöhung der Transparenz für die Normadressaten werden zudem aber auch die Straßenkilometrierungen angeführt. Auch in jenen Bereichen, wo sich noch keine für die Kundmachung verwendbaren Verkehrseinrichtungen befinden, wurden zur Beschreibung des räumlichen Geltungsbereiches neben der im Interesse der Normadressaten erfolgten Anführung des Straßenkilometers zusätzlich die maßgeblichen Koordinaten erhoben und in den Verordnungstext aufgenommen.

#### **Abs. 2:**

Diese Bestimmung regelt das Verhältnis der Maßnahme gemäß Abs. 1 zu sonstigen, nach anderen Bestimmungen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten. Zu denken ist dabei insbesondere an die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (hohe Verkehrsbelastung, Nässe, Nebel etc.) festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen, die über die in den Sanierungsgebieten vorhandene Verkehrsbeeinflussungsanlage kundgemacht werden, sowie an Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aus Anlass von Arbeiten auf oder neben der Straße angeordnet werden. Aufgrund der Subsidiaritätsregelung in Abs. 2 gehen diese vorübergehend geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen jenen nach Abs. 1 vor. Für die in § 58 der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 festgelegten fahrzeugtypenspezifischen Höchstgeschwindigkeiten findet der Abs. 2 hingegen keine Anwendung.

Die Subsidiärregelung begründet sich einerseits mit der zuvor dargelegten Kundmachungsthematik. Weiters ist sie Voraussetzung dafür, dass die vorhandene Verkehrsbeeinflussungsanlage auch für die Kundmachung der Geschwindigkeitsbeschränkung nach Abs. 1 genutzt werden kann.

#### **Abs. 3:**

Gemäß § 10 Abs. 1 IG-L ist in einer Verordnung, mit der Maßnahmen gemäß § 14 leg. cit. angeordnet werden, auch anzugeben, ob diese Maßnahmen direkt wirken oder von der Behörde mit Bescheid anzuordnen sind. Dem wird mit der vorliegenden Bestimmung entsprochen.

#### **Zu § 4 (Kundmachung):**

Die hier vorgesehene Kundmachung mittels Straßenverkehrszeichen entspricht der Vorgabe in § 14 Abs. 6 IG-L.

#### **Zu § 5 (Inkrafttreten):**

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der neuen Verordnung. Da zeitgleich die derzeitige immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung entfällt bzw. die für deren Kundmachung verwendeten Portale sodann für die Kundmachung der permanenten Geschwindigkeitsbegrenzung eingesetzt werden sollen, sind entsprechende technische Anpassungen vorzunehmen. Es wird deshalb ein konkreter Zeitpunkt festgesetzt, zu dem diese Umstellung erfolgen muss. Der zeitliche Geltungsbeginn wurde unter Berücksichtigung des für die Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Kundmachung erforderlichen Zeitaufwandes so gewählt, dass die Maßnahme im aus immissionstechnischer Sicht ungünstigen Winterhalbjahr bereits größtmögliche Wirksamkeit entfalten kann.